

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）
事業区分	高速自動車国道
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	● 交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（計画）38,200～49,600台/日、（実績）60,500～65,800台/日 ・既存道路からの転換等の差及び景気の基調な伸び等によるもの
	● 旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（供用前）93.1km/h （供用後）93.9km/h ・大型車・普通車等の交通分散及び最高速度の引き上げによるもの
	● 交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（供用前）42.3件/億台キロ （供用後）41.8件/億台キロ ・交通分散による減
	● 事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（当初）26,763億円 （事後）25,935億円
	● 事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失）（便益増減額と費用増減額を計測）	—
	● 費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）	（当初）2.6 （事後）2.7
事業実施環境	● 新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況	・H28 第二東海自動車道 横浜名古屋線（浜松いなさJCT～豊田東JCT）の開通 ・「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」及び「内陸フロンティア推進区域」の多くが沿線に計画。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保  ● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	・渋滞損失時間（整備前）：3,470百万人・時間/年 ・渋滞損失削減時間：152百万人・時間/年（削減率 4.4%） （3,470百万人・時間/年→3318百万人・時間/年）

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京～名古屋間を結ぶ高速バスの新東名直通便が運航開始</li> <li>・高速バス事業者の声：新東名の開通で利便性が向上した。お客さまの利用動向にあわせて、適切な運行ダイヤの設定に努めている。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新幹線駅へのアクセス向上の状況</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況</li> </ul>	
物流効率化の支援		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡県：温州みかん（全国の約25%の収穫量・H28）、お茶（全国の約39%の収穫量・H28）の流通利便性が向上</li> </ul>
都市の再生		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市再生プロジェクトの支援に関する効果</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 三大都市圏の環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区（内閣府から地域活性化総合特区）、内陸フロンティア推進区域（静岡県）の多くが沿線に計画されており、企業立地が進んでいる</li> </ul>
国土・地域ネットワークの構築		
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間と新東名建設区間（神奈川県区間）、新名神により東京～名古屋～大阪をつなぐダブルネットワークを構成</li> </ul>
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</li> </ul>	
個性ある地域の形成		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡県の観光レクリエーション客数及び宿泊客数が約2割増加（2011～2015）</li> <li>・富士山エリア関連市町の観光交流客数が約1割増加（2012～2015）</li> <li>・浜松フルーツパーク時の入園客数が約2.7倍増加（2011～2015）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果</li> </ul>	
2. 暮らし		
安全で安心できる暮らしの確保		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 三次医療施設へのアクセス向上の状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤枝市内から三次救急医療機関（静岡県立総合病院）への30分圏域カバー人口が約3倍に拡大</li> <li>・藤枝市総合病院から三次救急医療機関（静岡県立総合病院）への所要時間が4分短縮</li> <li>・清水区穴原地区から三次救急医療機関（静岡県立総合病院）への搬送時間が28分短縮（開通前48分→開通後20分）</li> </ul>
3. 安全		
安全な生活環境の確保		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間における交通量の減少による安全性向上の状況</li> </ul>	
災害への備え		
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	南海トラフ地震における具体的な応急活動対策に関する計画」（中央防災会議） <ul style="list-style-type: none"> <li>・新東名：緊急輸送ルートに選定</li> <li>・浜松SA（上下）、清水PA（上下）、駿河湾沼津SA（下）：広域進出拠点や進出拠点等の防災拠点に選定</li> </ul>
	<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・代替する緊急輸送道路路線名：東名高速道路</li> <li>・代替する区間：御殿場JCT～三ヶ日JCT</li> </ul>
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止時（由比地区高波通行止等）、大規模更新・修繕工事の実施時に代替機能を発揮</li> <li>・並行する高速ネットワーク：東名高速道路</li> <li>・代替する区間：御殿場JCT～三ヶ日JCT</li> </ul>
	<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	

4. 環境	
地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</li> </ul>
	CO2 排出削減量：4万t/年
生活環境の改善・保全	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	(結果) 評価対象区間：御殿場JCT～浜松いなさJCT 排出削減量：480t/年、排出削減率：0.3%削減
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	(結果) 評価対象区間：御殿場JCT～浜松いなさJCT 排出削減量：7.8t/年、排出削減率：0.08%削減
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● その他、環境や景観上の効果</li> </ul>	
5. その他	
他のプロジェクトとの関係	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他機関との連携プログラムに関する効果</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果</li> </ul>	

(事後評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
第二東海自動車道 横浜名古屋線	御殿場JCT～浜 松いなさJCT	L=144.7km	高速自動車国道	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
55,400～61,800	4	中日本高速道路(株)

### ①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和7年度			
単純合計	25,007億円	3,097億円	6,224億円	34,328億円
基準年における 現在価値 (C)	57,703億円	2,449億円	1,549億円	61,701億円

### ②便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和7年度			
供用年	平成24年度、令和2年度			
単年便益 (初年便益)	7,025億円	95.2億円	31.0億円	7,152億円
基準年における 現在価値 (B)	161,703億円	2,163億円	704億円	164,570億円

### ③結果

費用便益比 (B/C)	2.7
経済的純現在価値 (B-C)	102,868億円
経済的内部収益率 (EIRR)	8.7%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）：144.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	60,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	96	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	1,994	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	東名高速道路：167.5km	交通量	[台/日]	78,600	45,300
		走行時間	[分]	151	107
		走行時間費用	[億円/年]	3,794	1,416
	国道1号：192km	交通量	[台/日]	42,500	26,400
		走行時間	[分]	126	124
		走行時間費用	[億円/年]	1,532	848
	国道246号：26.5km	交通量	[台/日]	52,500	50,700
		走行時間	[分]	371	361
		走行時間費用	[億円/年]	4,768	4,432
	静清バイパス：24.4km	交通量	[台/日]	44,900	44,600
		走行時間	[分]	55	55
		走行時間費用	[億円/年]	568	563
	(県)清水富士線：20.8km	交通量	[台/日]	79,300	74,900
		走行時間	[分]	39	37
		走行時間費用	[億円/年]	782	691
	③その他道路合計：31,442.4km	交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		走行時間費用	[億円/年]	414,551	411,822

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：32,018.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	425,996	421,766	4,230

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT～浜松いなさJCT)



### 費用便益分析の条件

事業名: 第二東海自動車道 横浜名古屋線(御殿場JCT~浜松いなさJCT)

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和7年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	
	道路センサをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサ)
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )		
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
採用理由を記載		
その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定



費用の現在価値算定表(事業全体)

				維持管理費の単純単価の算出					
箇所名:第二東海自動車道 横浜名古屋線(御殿場JCT~浜松いなさJCT)				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				144.5					
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-19年目	H 5	3.5081	106.8	45.73	150			0	0
-18年目	H 6	3.3731	106.7	99.14	313			0	0
-17年目	H 7	3.2434	106.2	463.45	1,416			0	0
-16年目	H 8	3.1187	105.7	736.62	2,174			0	0
-15年目	H 9	2.9987	106.6	1013.26	2,850			0	0
-14年目	H 10	2.8834	106.1	1343.23	3,651			0	0
-13年目	H 11	2.7725	104.6	1887.45	5,004			0	0
-12年目	H 12	2.6658	103.4	2215.04	5,713			0	0
-11年目	H 13	2.5633	102.1	2201.25	5,524			0	0
-10年目	H 14	2.4647	100.5	2439.68	5,985			0	0
-9年目	H 15	2.3699	99.1	1746.98	4,179			0	0
-8年目	H 16	2.2788	98.0	1590.9	3,698			0	0
-7年目	H 17	2.1911	96.8	1,075	2,434			0	0
-6年目	H 18	2.1068	96.2	1,226	2,686			0	0
-5年目	H 19	2.0258	95.3	1,043	2,216			0	0
-4年目	H 20	1.9479	94.9	932	1,915			0	0
-3年目	H 21	1.8730	93.7	1,089	2,177			0	0
-2年目	H 22	1.8009	92.1	1,111	2,173			0	0
-1年目	H 23	1.7317	90.8	1,017	1,940			0	0
供用開始年時	H 24	1.6651	90.0	635	1,175	41	76		
1年目	H 25	1.6010	90.0	28	51	45	81		
2年目	H 26	1.5395	92.2	20	34	54	90		
3年目	H 27	1.4802	93.6	20	32	72	114		
4年目	H 28	1.4233	93.6	27	41	74	112		
5年目	H 29	1.3686	93.8	167	244	81	118		
6年目	H 30	1.3159	93.7	4	6	74	103		
7年目	H 31	1.2653	94.5	95	127	88	117		
8年目	H 32	1.2167	95.1	511	654	86	110		
9年目	H 33	1.1699	95.1	157	194	76	94		
10年目	H 34	1.1249	95.9	4	5	96	113		
11年目	H 35	1.0816	100.0	12	13	84	91		
12年目	H 36	1.0400	100.0	48	50	108	112		
13年目	H 37	1.0000	100.0		0	65	65		
14年目	H 38	0.9615	100.0		0	57	55		
15年目	H 39	0.9246	100.0		0	50	46		
16年目	H 40	0.8890	100.0		0	54	48		
17年目	H 41	0.8548	100.0		0	54	46		
18年目	H 42	0.8219	100.0		0	52	43		
19年目	H 43	0.7903	100.0		0	52	41		
20年目	H 44	0.7599	100.0		0	52	40		
21年目	H 45	0.7307	100.0		0	53	39		
22年目	H 46	0.7026	100.0		0	52	37		
23年目	H 47	0.6756	100.0		0	53	36		
24年目	H 48	0.6496	100.0		0	54	35		
25年目	H 49	0.6246	100.0		0	54	34		
26年目	H 50	0.6006	100.0		0	54	33		
27年目	H 51	0.5775	100.0		0	55	32		
28年目	H 52	0.5553	100.0		0	55	31		
29年目	H 53	0.5339	100.0		0	55	30		
30年目	H 54	0.5134	100.0		0	56	29		
31年目	H 55	0.4936	100.0		0	56	28		
32年目	H 56	0.4746	100.0		0	56	27		
33年目	H 57	0.4564	100.0		0	57	26		
34年目	H 58	0.4388	100.0		0	57	25		
35年目	H 59	0.4220	100.0		0	58	24		
36年目	H 60	0.4057	100.0		0	58	24		
37年目	H 61	0.3901	100.0		0	59	23		
38年目	H 62	0.3751	100.0		0	59	22		
39年目	H 63	0.3607	100.0		0	60	21		
40年目	H 64	0.3468	100.0		0	60	21		
41年目	H 65	0.3335	100.0		0	60	20		
42年目	H 66	0.3207	100.0		0	61	20		
43年目	H 67	0.3083	100.0		0	62	19		
44年目	H 68	0.2965	100.0		0	62	18		
45年目	H 69	0.2851	100.0		0	63	18		
46年目	H 70	0.2741	100.0		0	63	17		
47年目	H 71	0.2636	100.0		0	64	17		
48年目	H 72	0.2534	100.0		0	64	16	3,341	847
49年目	H 73	0.2437	100.0	-4,596	-1,120	64	16	2,884	703
合計				20,410	57,703	3,097	2,449	6,224	1,549
単純事業費計				25,007		3,097		6,224	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

便益の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT~浜松いなさJCT)

年度 (基準年)	H	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				GDP デフレータ	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	現在価値 割引率4%	
																						③
供用開始年次	H 24	0.99967	1.00137	0.99236	0.99873	1.6651	106.8	1.621	395	2,491	4,507	7,025	36	5	20	61	95	20	31	4,588	7,152	
1年目	H 25	0.99967	1.00137	0.99230	0.99873	1.6010	106.7	1.621	395	2,472	4,488	6,733	36	5	20	61	91	20	30	4,569	6,854	
2年目	H 26	0.99967	1.00137	0.99224	0.99873	1.5395	106.2	1.620	396	2,453	4,469	6,481	36	5	20	61	88	20	29	4,550	6,598	
3年目	H 27	0.99967	1.00137	0.99218	0.99873	1.4802	105.7	1.620	396	2,434	4,450	6,232	36	5	20	61	85	20	28	4,531	6,345	
4年目	H 28	0.99967	1.00136	0.99212	0.99873	1.4233	106.6	1.619	397	2,415	4,431	5,915	36	5	19	60	81	20	26	4,511	6,022	
5年目	H 29	0.99967	1.00136	0.99206	0.99872	1.3686	106.1	1.619	397	2,396	4,412	5,693	36	5	19	60	78	20	26	4,492	5,796	
6年目	H 30	0.99967	1.00136	0.99200	0.99872	1.3159	104.6	1.618	398	2,377	4,393	5,528	35	5	19	60	77	20	25	4,473	5,629	
7年目	H 31	0.99967	1.00136	0.99193	0.99872	1.2653	103.4	1.618	399	2,358	4,374	5,355	35	5	19	60	73	20	24	4,454	5,452	
8年目	H 32	1.00049	1.00061	0.99188	0.99916	1.2167	102.1	1.617	399	2,339	4,355	5,187	35	6	19	60	71	20	23	4,435	5,282	
9年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	1.1699	100.5	1.618	399	2,320	4,337	5,050	35	6	19	60	70	20	23	4,416	5,143	
10年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	1.1249	99.1	1.619	396	2,321	4,336	4,924	36	5	19	60	68	20	22	4,415	5,014	
11年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	1.0816	98.0	1.619	393	2,323	4,335	4,782	36	5	19	60	66	20	22	4,414	4,870	
12年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	1.0400	96.8	1.620	389	2,324	4,334	4,655	36	5	19	60	64	20	21	4,413	4,740	
13年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	1.0000	96.2	1.621	386	2,326	4,333	4,505	36	5	19	60	62	20	20	4,412	4,588	
14年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.9615	95.3	1.622	383	2,327	4,332	4,369	36	5	19	60	60	20	20	4,411	4,449	
15年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.9246	94.9	1.623	380	2,328	4,331	4,221	36	5	19	60	58	20	19	4,410	4,298	
16年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.8890	93.7	1.623	376	2,330	4,330	4,110	36	5	19	60	57	20	19	4,409	4,185	
17年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.8548	92.1	1.624	373	2,331	4,329	4,019	36	5	19	60	55	20	18	4,408	4,092	
18年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.8219	90.8	1.625	370	2,333	4,327	3,919	36	5	19	60	54	20	18	4,407	3,991	
19年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.7903	90.0	1.612	368	2,338	4,318	3,791	35	5	19	59	47	19	15	4,396	3,853	
20年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.7599	90.0	1.600	365	2,343	4,308	3,637	35	5	19	59	45	19	15	4,386	3,696	
21年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.7307	92.2	1.587	363	2,348	4,298	3,408	35	5	19	59	43	19	14	4,376	3,465	
22年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.7026	93.6	1.574	361	2,353	4,288	3,220	35	5	19	58	41	19	13	4,366	3,275	
23年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.6756	93.6	1.562	358	2,358	4,279	3,090	34	5	19	58	39	19	13	4,356	3,142	
24年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.6496	93.8	1.549	356	2,364	4,269	2,955	34	5	19	58	38	19	12	4,346	3,005	
25年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.6246	93.7	1.537	354	2,369	4,259	2,838	34	5	19	58	36	19	12	4,335	2,885	
26年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.6006	94.5	1.524	351	2,374	4,249	2,701	33	5	19	57	34	19	11	4,325	2,747	
27年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.5775	95.1	1.511	349	2,379	4,239	2,573	33	5	19	57	33	18	11	4,315	2,617	
28年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.5553	95.1	1.499	347	2,384	4,230	2,471	33	5	19	57	32	18	10	4,305	2,513	
29年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.5339	95.9	1.486	345	2,389	4,220	2,349	33	5	19	57	30	18	10	4,295	2,389	
30年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.5134	100.0	1,473	342	2,394	4,210	2,161	32	5	19	56	29	18	9	4,285	2,200	
31年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.4936	100.0	1,461	340	2,400	4,200	2,073	32	5	19	56	28	18	9	4,274	2,110	
32年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.4746	100.0	1,448	338	2,405	4,190	1,989	32	5	19	56	26	18	9	4,264	2,024	
33年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.4564	100.0	1,435	335	2,410	4,181	1,908	31	5	19	56	25	18	8	4,254	1,942	
34年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.4388	100.0	1,423	333	2,415	4,171	1,830	31	5	19	55	24	18	8	4,244	1,862	
35年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.4220	100.0	1,410	331	2,420	4,161	1,756	31	5	20	55	23	18	7	4,234	1,787	
36年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.4057	100.0	1,397	328	2,425	4,151	1,684	31	5	20	55	22	17	7	4,224	1,713	
37年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.3901	100.0	1,385	326	2,431	4,142	1,616	30	5	20	54	21	17	7	4,213	1,644	
38年目	H 62	0.99079	0.99289	1.00212	0.99328	0.3751	100.0	1,372	324	2,436	4,132	1,550	30	4	20	54	20	17	6	4,203	1,577	
39年目	H 63	0.99070	0.99284	1.00211	0.99324	0.3607	100.0	1,360	321	2,441	4,122	1,487	30	4	20	54	19	17	6	4,193	1,512	
40年目	H 64	0.99061	0.99279	1.00211	0.99319	0.3468	100.0	1,347	319	2,446	4,112	1,426	30	4	20	54	19	17	6	4,183	1,451	
41年目	H 65	0.99052	0.99273	1.00211	0.99314	0.3335	100.0	1,334	317	2,451	4,102	1,368	29	4	20	53	18	17	6	4,173	1,392	
42年目	H 66	0.99043	0.99268	1.00210	0.99310	0.3207	100.0	1,322	315	2,456	4,093	1,313	29	4	20	53	17	17	5	4,163	1,335	
43年目	H 67	0.99034	0.99263	1.00210	0.99305	0.3083	100.0	1,309	312	2,462	4,083	1,259	29	4	20	53	16	17	5	4,152	1,280	
44年目	H 68	0.99025	0.99257	1.00209	0.99300	0.2965	100.0	1,296	310	2,467	4,073	1,208	28	4	20	53	16	17	5	4,142	1,228	
45年目	H 69	0.99015	0.99252	1.00209	0.99295	0.2851	100.0	1,284	308	2,472	4,063	1,158	28	4	20	52	15	16	5	4,132	1,178	
46年目	H 70	0.99005	0.99246	1.00208	0.99290	0.2741	100.0	1,271	305	2,477	4,053	1,111	28	4	20	52	14	16	4	4,122	1,130	
47年目	H 71	0.98995	0.99240	1.00208	0.99285	0.2636	100.0	1,258	303	2,482	4,044	1,066	28	4	20	52	14	16	4	4,112	1,084	
48年目	H 72	0.98985	0.99234	1.00207	0.99280	0.2534	100.0	1,246	301	2,487	4,034	1,022	27	4	20	52	13	16	4	4,102	1,039	
49年目	H 73	0.98975	0.99228	1.00207	0.99275	0.2437	100.0	1,233	298	2,493	4,024	981	27	4	20	51	12	16	4	4,091	997	
合計(H24~H73)									74,894	17,741	119,866	212,501	161,703	1,643	245	967	2,854	2,163	922	704	216,278	164,570